Deutscher Bundestag **Drucksache 17/733**

17. Wahlperiode 16. 02. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/594 –

Verkehrsprojekt Verbindung der B 26/B 42 – Nordostumgehung

Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Verbindung der B 26/B 42 in Darmstadt, auch Nordostumgehung genannt, wurden als aktuelles Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Wert von 1,9 ermittelt und Gesamtkosten von 94,03 Mio. Euro festgelegt. Zu diesen Werten kommt die neueste Studie der Ingenieurgruppe IVV im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS).

Im Vergleich zu den erheblich differierenden Zahlen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2003 und des Investitionsrahmenplans bis 2010 des BMVBS ergeben sich einige Fragen.

Darüber hinaus ergeben sich weitere Fragen in Bezug auf dieses Verkehrsprojekt; so ist der geplante Tunnel nur einröhrig. Was im betreffenden Fall zumindest ein Verstoß gegen die EU-Richtlinie 2004/54/EG darstellt, welche extra nach den schweren Unfällen im Montblanc-Tunnel und im Tauerntunnel (1999) und im Sankt-Gotthard-Tunnel (2001) erlassen wurde. Aus dem Schreiben des BMVBS vom 19. Januar 2010 bezüglich der Planung des Tunnelabschnitts als einbahnigen, zweistreifigen Querschnitt geht hervor, dass diese Planung der EU-Richtlinie 2004/54/EG entspricht. Laut Amtsblatt der Europäischen Union betreffend die Richtlinie 2004/54/EG ist das Hauptentscheidungskriterium für den obligatorischen Bau eines doppelröhrigen Tunnels ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen von über 10 000 Fahrzeugen je Tag und Fahrstreifen (ABl. L 167 vom 30. 4. 2004, S. 62 u. 73). Die Prognose des BMVBS im BVWP 2003 kommt auf eine Bewertungsprognose von bis zu 20 100 Kfz/24h und eine Bedarfsplanprognose von 28 000 Kfz/24h; auch die IVV-Studie kommt in ihrer Prognose des Verkehrsaufkommens auf 21 000 Kfz/24h. In beiden Fällen wird somit das Hauptentscheidungskriterium für doppelröhrige Tunnel in der Richtlinie 2004/54/EG erfüllt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Februar 2010 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie erklärt die Bundesregierung die erheblich differierenden Ergebnisse im Nutzen-Kosten-Verhältnis des BVWP und der IVV-Studie?

2. Wie erklärt die Bundesregierung die erheblichen Differenzen der Werte von Projektkosten und Projektnutzen im BVWP und in der IVV-Studie?

3. Wie kommt es zu der Steigerung des Nutzens und der Kosten im Vergleich zu 2003?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2003, die in beiden Fällen angewandt wurde, werden die Nutzen aus den verkehrlichen Wirkungen des Straßenbauprojektes abgeleitet und monetarisiert. Die Gegenüberstellung der annuisierten Nutzen und Investitionskosten führen zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).

Die verkehrlichen Wirkungen werden aus dem Vergleich der Ergebnisse zweier Verkehrssimulationsrechnungen (Maßnahmenfall und Bezugsfall) abgeleitet. Hierbei unterscheiden sich die unterstellten Straßenverkehrsnetze der Simulationsfälle lediglich dadurch, dass die im Maßnahmenfall als realisiert unterstellte Straßenbaumaßnahme im Bezugsfall nicht enthalten ist.

In den hier verglichenen, zu verschiedenen Zeitpunkten durchgeführten Untersuchungen wurden Straßennetzmodelle (Bezugsfälle) angesetzt, die sich erheblich voneinander unterscheiden. Die Bezugsfälle wurden wie folgt definiert:

– BVWP 2003: Ist-Netz, Stand 2000 sowie alle indisponiblen Straßenbauvorhaben;

– IVV 2008: Ist-Netz, Stand 2007 sowie alle Vordringlichen Projekte des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Die unterschiedlich definierten Straßennetzmodelle haben zu unterschiedlichen Verkehrsbelastungen und damit verbunden zu unterschiedlichen verkehrlichen Wirkungen geführt.

Hinzu kommt, dass das Straßennetzmodell für die Bundesfernstraßenplanung stetig fortgeschrieben und die beschreibenden Streckenattribute verfeinert wurden. Aus diesen Unterschieden resultiert auch der veränderte Nutzen.

Weitaus größere Wirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis haben die höheren Investitionskosten. Aufgrund der vorstehend beschriebenen Unterschiede können die Ergebnisse der beiden Bewertungsrechnungen nur unter Einbeziehung der unterschiedlichen Rahmenbedingungen miteinander verglichen werden.

4. Wie wurde der in der IVV-Studie angegebene Preisindex für die Nutzenpositionen ermittelt und angewandt?

Es wurden in beiden Berechnungen die Nutzen mit dem Preisstand des BVWP 2003 ermittelt. Eine Anpassung dieser Nutzen auf das Bezugsjahr 2008 würde nach dem heutigen Berechnungsansatz zu einer ca. 20-prozentigen Erhöhung der Nutzen und somit zu einem höheren NKV führen.

5. Aus welchen Positionen setzen sich die „Sonstigen Kosten“ der IVV-Studie zusammen?

Diese Position setzt sich aus den Angaben der Bauverwaltung für „Ausstattungen“ wie z. B. Beschilderungen und Lichtsignalanlagen sowie für „Sonstiges“ wie z. B. Verlegung vorhandener Versorgungsleitungen zusammen.

6. Wie werden der bei den Nutzenpositionen angesetzte induzierte Verkehr und die Umwelteffekte jeweils begründet?

Der Nutzen des induzierten Verkehrs und der Nutzen der Umwelteffekte wurde in beiden Bewertungsrechnungen nach dem in der Publikation des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: „Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik; Bundesverkehrswegeplan 2003“ (Berlin im Januar 2005) beschriebenen Verfahren ermittelt. Diese beiden Nutzenkomponenten basieren auf den verkehrlichen Wirkungen des Projektes.

Zur Berücksichtigung des induzierten Verkehrs werden im Wesentlichen pauschale Abschläge auf den Nutzen aus Transportkostensenkungen vorgenommen. Die Bewertung von monetarisierten Umwelteffekten erfolgt nach der Methodik der BVWP 2003 anhand der Nutzenkomponenten Lärm, Abgas und Trennwirkungen.

Die Grundlagen der Bewertungen bestehen aus einer Vielzahl von streckenabschnittsbezogenen Informationen zu Verkehrsmengen, Verkehrsgeschwindigkeiten, Straßenquerschnitt, Lage der Straße und Art der angrenzenden Bebauung u. a. und führen über die verkehrlichen Wirkungen zu Änderungen des Umweltnutzens.

7. Wie erklärt die Bundesregierung den unterschiedlichen Finanzbedarf des Bundes laut BVWP, Investitionsrahmenplan bis 2010 und IVV-Studie für dieses Verkehrsprojekt?

8. Wie hoch sind die Kosten pro Kilometer in der IVV-Studie, besteht eine Differenz gegenüber den Zahlen aus 2003, und wenn ja, wie hoch fällt diese aus?

9. Wie erklärt die Bundesregierung diese Differenz?

10. Wie kommt es zu der unterschiedlichen Länge des Verkehrsprojektes, mit einmal 2,4 Kilometern laut BVWP und einmal 2,8 Kilometern Länge laut IVV-Studie?

Die Fragen 7 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit fortschreitender Planungstiefe im Zuge der Entwurfsplanung mussten die Kostenansätze für die Bauwerke gegenüber der Kostenschätzung erhöht werden. Die Kostenerhöhung ergibt sich aus einer Erhöhung gemäß „Preisindex im Straßenbau“ (2004 bis 2007) um 11 Prozent, der Mehrwertsteuererhöhung von 16 Prozent auf 19 Prozent sowie der geänderten Verknüpfung der Ortsumgehung mit der Landgraf-Georg-Straße von einem höhengleichen Knotenpunkt zu einer höhenfreien Lösung vor dem Ostbahnhof. Diese wurde aus Gründen des Lärmschutzes, der Schadstoffbelastungen und wegen der sonst nicht lösbaren Konflikte mit dem ÖPNV und dem Fußgänger- und Radverkehr vor dem Ostbahnhof erforderlich.

Die optimierte Planung ist mit gegenüber der Bedarfsplaneinstellung höheren Gesamtkosten, höheren Kosten pro Kilometer und einer größeren Gesamtlänge verbunden.

11. Wie lautet die exakte Begründung der Bundesregierung, den Tunnelabschnitt als einen einbahnigen, zweistreifigen Querschnitt zu genehmigen?

Die Nordostumgehung Darmstadt im Zuge der Bundesstraßen 26 und 42 ist gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N), in die Kategoriegruppe B (anbaufreie Straßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion) eingestuft.

Unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsmenge für den geplanten Tunnelabschnitt der Nordostumgehung Darmstadt sieht die Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q) für die o. g. Kategorie einen einbahnigen, zweistreifigen Querschnitt vor.

Dies entspricht auch der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), die die „Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz“ (EG-Tunnelrichtlinie) in nationales Recht umsetzt.

12. Mit welcher Begründung hält die Bundesregierung den Neubau innerstädtischer Fernstraßen, wenn auch in Teilen überdeckelt, generell für vertretbar?

13. Mit welcher Begründung hält es die Bundesregierung für vertretbar, eine von Wohnbebauung flankierte innerstädtische Fernstraße als Umgehung zu bezeichnen?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz verabschiedet worden. Für die hierin als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs ausgewiesene Nordostumgehung Darmstadt besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag. Mit dem Projekt werden bisherige vorhandene Straßen unabhängig von der Ortslage umgangen.

14. Mit welcher Begründung hält es die Bundesregierung für vertretbar, die Luftschadstoffe aus dem von Wohnbebauung flankierten Tunnelneubau durch die vorgesehene Absauganlage vorerst ohne Schadstofffilter in der Mitte des Bauwerks konzentriert in die Umwelt zu entlassen?

15. Welchen Schadstoffen und in welchem Umfang werden die Anwohner aufgrund der fehlenden Schadstofffilter ausgesetzt?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An Abluftkaminen an Tunneln im Zuge von Bundesfernstraßen werden grundsätzlich keine Schadstofffilter vorgesehen.

Die Lage des Abluftkamins wurde mit Rücksicht auf die örtliche Bebauung geplant. Durch die hohe Luftaustrittsgeschwindigkeit werden die Schadstoffe sich schnell mit der Außenluft vermischen und dabei so verdünnen, dass die relevanten Grenzwerte eingehalten werden.

Gegenüber der heutigen Situation sind im Bereich der geplanten Tunnelportale und dem Abluftkamin keine wesentlichen Zunahmen der Immissionen an benachbarten sensiblen Nutzungen zu erwarten. Am südlichen Tunnelportal und an den städtischen Straßen im Süden des Plangebietes ist gegenüber der Ausgangssituation sogar eine Verringerung der Luftschadstoffbelastungen zu erwarten, die aus lufthygienischer Sicht zu begrüßen ist.

16. Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung durch Schwerlastverkehr wurde in den Nachberechnungen 2008 unterstellt?

17. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsentlastung der Innenstadt Darmstadts inklusive Schwerlastverkehr?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der IVV-Studie 2008 wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr von rd. 1 700 Kfz/24h berücksichtigt.

Die Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Darmstadts inklusive Schwerlastverkehr betragen je nach Abschnitt 4 000 Kfz/24h bis 6 000 Kfz/24h.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333